

Sygn. akt *I ACa 212/19*

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 października 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Ewa Staniszevska

Sędziowie: Bogdan Wysocki (spr.)

Małgorzata Kaźmierczak

Protokolant: st. sekr. sąd. Kinga Kwiatkowska

po rozpoznaniu w dniu 30 października 2019 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa **K. S., M. S. (1), W. S.**

przeciwko **M. W. (1), J. W., B. W. (1), (...) Zakładowi (...)**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanych

od wyroku wstępnego Sądu Okręgowego w Zielonej Górze

z dnia 13 listopada 2018 r. sygn. akt I C 456/14

1. oddała obie apelacje;
2. rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego pozostawia orzeczeniu kończącemu postępowanie w sprawie.

Bogdan Wysocki Ewa Staniszevska Małgorzata Kaźmierczak

--	--	--

UZASADNIENIE

Powódki K. S. oraz małoletnie M. S. (1) i W. S. reprezentowane przez matkę K. S. wystąpiły z powództwem przeciwko **pozwanyM. W. (1), J. W., B. W. (1) i (...) S.A. z siedzibą w W.**, w którym domagały się zasądzenia od pozwanych solidarnie (in solidum) na rzecz:

- powódki K. S. kwoty 100.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania oraz kwoty 100.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem zadośćuczynienia;

- małoletniej powódki M. S. (1) kwoty 50.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania, kwoty 120.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem zadośćuczynienia oraz kwoty 21.600 zł tytułem skapitalizowanej renty za okres od 22 października 2008 r. do dnia 22 października 2014 r. wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także obywatelnej renty w kwocie po 300 zł w okresie od 1 listopada 2014 r. do dnia ukończenia przez powódkę 25- go roku życia wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w płatności;
- małoletniej powódki W. S. kwoty 50.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem odszkodowania, kwoty 120.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 23 października 2008 r. do dnia zapłaty tytułem zadośćuczynienia oraz kwoty 21.600 zł tytułem skapitalizowanej renty za okres od 22 października 2008 r. do dnia 22 października 2014 r. wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także obywatelnej renty w kwocie po 300 zł w okresie od 1 listopada 2014 r. do dnia ukończenia przez powódkę 25-go roku życia wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w płatności;

oraz kosztów procesu wg norm przepisanych.

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódek solidarnie na jego rzecz kosztów procesu wg norm przepisanych.

Pozwane M. W. (1), J. W. i B. W. (1) w odpowiedzi na pozew wniosły o oddalenie powództwa w całości w stosunku do każdej z nich oraz zasądzenie od każdej z powódek na ich rzecz kosztów procesu wg norm przepisanych.

W piśmie procesowym z dnia 9 września 2015 r. powódki sprecyzowały roszczenia zgłoszone w pozwie w zakresie odpowiedzialności in solidum pozwanych.

Wyrokiem wstępnym z dnia 13 listopada 2018 r. Sąd Okręgowy w Zielonej Górze uznał za usprawiedliwione w zasadzie:

- **roszczenia powódki K. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę i odszkodowanie,**
- **roszczenia małoletniej powódki M. S. (1) o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, odszkodowania i renty,**
- **roszczenia małoletniej powódki W. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, odszkodowania i renty.**

Podstawą rozstrzygnięcia były następujące ustalenia i wnioski.

M. W. (2) był on zatrudniony w spółce (...) sp. z o.o. z siedzibą w Z. w okresie od 1 sierpnia 2007 r. do 22 października 2008 r. na stanowisku pełnomocnika zarządu .

Samolot Cirrus SR-22 o znakach rozpoznawczych (...) był własnością amerykańskiej firmy (...), który to samolot M. W. (2) użytkował na podstawie umowy leasingu z dnia 26 grudnia 2007 r.

W dniu 1 września 2008 r. M. W. (2) jako wynajmujący zawarł ze spółką (...) sp. z o.o. z siedzibą w Z. jako najemcą umowę najmu ww. samolotu. Samolot miał być wykorzystywany przez najemcę w celach podróży służbowych pracowników najemcy (§1 ust. 2). Ustalono, że wynajem samolotu odbywać się będzie na poszczególne dni (loty) według potrzeb najemcy, po wcześniejszym zawiadomieniu wynajmującego z wyprzedzeniem co najmniej dwudniowym (§ 2). Wynajmujący zobowiązał się do: zapewnienia dobrego stanu technicznego samolotu, zapewnienia odpowiedniej ilości paliwa, zapewnienia wszystkich niezbędnych pozwoleń oraz pokrycia opłat związanych z lotem, w tym opłat za lądowanie, parkowanie i nawigację (§ 4). Jednocześnie strony postanowiły, że najemca będzie płacić wynajmującemu czynsz ustalony jako iloczyn liczby godzin i stawki za godzinę użytkowania przedmiotu najmu w danym okresie rozliczeniowym (§ 3). Stawka za godzinę użytkowania została określona w kwocie 800 zł (§ 3 ust 2).

(...) sp. z o.o. wystawił polecenia wyjazdów służbowych pracownikom: P. S. w dniach 19 - 22 października 2008 r., A. G. w dniach 20 - 22 października 2008 r., J. G. w dniach 19 - 22 października 2008 r., M. W. (2) w dniach 19 - 22 października 2008 r., wskazując w nich jako środek transportu - rejsowe linie lotnicze.

J. G. udał się w podróż samolotem rejsowym z B. do B., a stamtąd w dniu 21 października 2008 r. do G.. Jadąc do G. wiedział, że będzie wracał do Polski samolotem M. W. (2). Już wcześniej, we wrześniu 2008 r. udał się w podróż służbową samolotem M. W. (2) do B.. Leciał z nimi także wówczas J. M.. W ich poleceniach wyjazdu służbowego nie wskazano wówczas żadnych kosztów biletu lotniczego i wpisano, że będzie miał miejsce przelot z M. W..

J. G. często latał razem z M. W. (2) jego samolotem. Oceniał wysoko jego umiejętności w zakresie pilotażu.

P. S. w podróż służbową do G. miał lecieć z B. samolotem rejsowym. Wieczorem, dzień przed wylotem, zadzwonił do niego M. W. (2) i zaproponował lot jego samolotem. P. S. zgodził się.

A. G. pobrała zaliczkę na wyjazd w kwocie 200 CHF.

W dniu 22 października 2008 r., wykonując ww. samolotem lot poza ww. umową najmu, M. W. (2) wystartował z G. wraz z innymi trzema pracownikami spółki (...) sp. z o.o., w tym P. S., w podróż powrotną do Polski, z międzylądowaniem w B. - S., gdzie miała mieć miejsce odprawa graniczna. Warunki pogodowe nie pozwalały na międzylądowanie we W.. Podczas lotu doszło do problemów technicznych samolotu, w wyniku czego pilot M. W. (2) postanowił o lądowaniu w Z.. W trakcie wykonywania manewrów samolot rozbił się o ziemię. Na skutek wypadku śmierć ponieśli pilot M. W. (2) i dwaj pasażerowie, P. S. i A. G..

Ze względu na położenie Szwajcarii poza obszarem Unii Europejskiej, aby można było lądować w P., musiano wcześniej dokonać zgłoszenia w celu przeprowadzenia odprawy granicznej. W sytuacjach niezaplanowanych, w razie powrotu z G., gdzie mieściła się siedziba firmy, w celu przeprowadzenia odprawy granicznej samolot musiał międzylądować na lotnisku we W., czy B.. W (...) sp. z o.o. zdarzało się, że polecenia wyjazdu służbowego wystawiano z dnia na dzień. Z reguły rezerwacją i zakupem biletów lotniczych zajmowali się pracownicy sekretariatu firmy. W szczególnych sytuacjach pracownicy sami rezerwowali bilety lotnicze i dokonywali rozliczeń na podstawie rachunków.

W protokole ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy wskazano, że powyższe zdarzenie z dnia 22 października 2008 r. ma cechy wypadku zrównanego z wypadkiem przy pracy określonego w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych.

W dacie zdarzenia M. W. (2) ubezpieczony był w pozwanym (...) S.A. - polisa nr (...) - obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych.

Wniosek o zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiący integralną część polisy nr (...), definiował przeznaczenie statku powietrznego samolotu (...) znaki rejestracyjne (...) w następujący sposób: „loty prywatne, turystyczne i dyspozycyjne wykonywane na potrzeby firmy”. Ubezpieczenie to rozszerzone zostało o osoby biorące udział w locie (3 osoby). Suma gwarancyjna obejmująca ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego nie będącego przewoźnikiem lotniczym z zakresem odpowiedzialności wyłącznie wobec osób trzecich wynosi zgodnie z warunkami tej polisy (...) .000.000 SDR, a wobec osób biorących udział w locie – 250.000 SDR na jedną osobę.

Śledztwo w sprawie wypadku z dnia 22 października 2008 r. podjęła Szwajcarska Komisja Badania Wypadków, która opracowała raport, z którego wynika, że pilot M. W. (2) utracił kontrolę nad samolotem podczas ostrego skrętu na niskiej wysokości nad ziemią, a następnie zderzył się z ziemią. Komisja jednocześnie opracowała czynniki, które stworzyły warunki do wypadku lub sprzyjały jego zaistnieniu wskazując, że sposób w jaki pilot radził sobie z awarią częściowo redundantną instalacją, nie zmniejszył awarii, ale ją pogorszył. Nadto komisja wskazała, że do zdarzenia przyczyniły się:

- nieuzasadniona świadomość obecnej sytuacji, która doprowadziła do tego, że pilot przekazał kontroli lotów swoją nazbyt optymistyczną ocenę sytuacji i nie ogłosił sytuacji awaryjnej,
- nieodpowiednie korzystanie z przyrządów nawigacyjnych,
- pilot nie był w posiadaniu jakichkolwiek kart podejścia dla alternatywnego lotniska w Z.,
- nieodpowiednie zrozumienie wśród kontroli lotu znaczenia awarii i stanów wyjątkowych w samolotach jednosilnikowych pilotowanych przez jednego pilota w wymagających warunkach pogodowych,
- relatywnie długi czas pomiędzy wystąpieniem usterek i rozpoczęcie podejścia,
- decyzja pilota, żeby zaproponować kontroli dużą prędkość podejścia,
- decyzja pilota, żeby przeprowadzić wymagający manewr samolotem, w oparciu o kontakt wzrokowy z ziemią w warunkach pogodowych wymagających lotu instrumentowego z pozycji niesprzyjającej podejściu,
- duża masa samolotu.

Raport Szwajcarskiej Komisji Badania Wypadków został zatwierdzony w dniu 9 sierpnia 2012 r.

Przyczyna wypadku miała charakter bardzo złożony. W chwili startu samolot był sprawny i zdalny do lotu. Zaistniała zaś niesprawność miała charakter losowy i nie była wynikiem niewłaściwej obsługi. Natomiast główną przyczyną wypadku była awaria prądnicy nr 1, zaś przyczynami pośrednimi były: brak możliwości wysunięcia klap, błędy pilota w użytkowaniu instalacji elektrycznej po zaistnieniu awarii, błędy pilota w wykorzystaniu urządzeń nawigacyjnych, brak na pokładzie papierowych kart podejścia dla planowanych lotnisk oraz decyzja pilota o wykonaniu lądowania z widzialnością ziemi przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Brak papierowych kart podejścia był wynikiem niewłaściwego przygotowania do lotu przez pilota. Jednocześnie przyczynami sprzyjającymi wypadkowi była przekroczona masa startowa samolotu oraz brak przekazania kontroli lotów właściwej informacji o stanie statku powietrznego i jego możliwościach po wystąpieniu awarii.

W dniu wypadku pilot posiadał wszelkie uprawnienia i predyspozycje do wykonania lotu. Jednocześnie nie można stwierdzić, że pilot nie posiadał właściwego przeszkolenia w zakresie użytkowania samolotu (...) oraz jego systemów, jak również, że ewentualny brak takiego przeszkolenia lub jego niski poziom miał kluczowy wpływ na zaistnienie wypadku.

Szkolenie M. W. (2) w zakresie użytkowania samolotu (...) zostało zrealizowane w sierpniu 2005 r. wg programu szkolenia (...) D. F. – trening przez R. F.. (...) nawigacyjne samolotu były wykorzystywane przez M. W. (2), a tym samym doskonalone umiejętności i wiedza pozyskana wcześniej w zakresie systemów nawigacyjnych i elektrycznych.

Na podstawie przebiegu zdarzenia nie można wprost wskazać, że kluczowym czynnikiem związanym z zaistnieniem wypadku była słaba znajomość (umiejętność) pilota w użytkowaniu samolotu, w tym nawigacyjnego systemu pokładowego i instalacji elektrycznej. Równie istotnym czynnikiem jest czynnik ludzki. Przy czym dotyczy to w szczególności zwiększenia prawdopodobieństwa popełniania błędów w złożonych sytuacjach w powietrzu, co miało miejsce w przedmiotowym zdarzeniu.

M. W. (2) w dniu zdarzenia posiadał licencję pilota samolotowego zawodowego wydaną przez (...), uprawniającą go do wykonywania lotów samolotem jednosilnikowym lądującym na ziemi oraz do lotów wg przyrządów (...). Posiadał również ważną polską licencję pilota turystycznego (...)(L). Licencja ta nie uprawniała do wykonywania lotów (...). Ponadto posiadał ważną amerykańską licencję pilota turystycznego. Licencja ta była ważna z polską licencją.

Jednocześnie posiadał tymczasową licencję pilota zawodowego wydaną w dniu 8 marca 2008 r. Jako datę wygaśnięcia uprawnień wskazano – 31 lipca 2008 r.

Jego umiejętności w zakresie pilotażu oceniane były wysoko.

Powódki K. S. i małoletnie M. S. (1) i W. S. reprezentowane przez profesjonalnego pełnomocnika zgłosiły pismem z dnia 27 lipca 2009 r. stronie pozwanej (...) S.A. szkodę i jednocześnie wezwały do wypłaty odszkodowania w kwocie 1.000.000 zł na rzecz K. S. i w kwocie odpowiednio 270.000 zł i 300.000 zł dla W. S. oraz M. S. (1). Ponadto wniosły o wypłatę zadośćuczynienia w kwotach po 100.000 zł i 150.000 zł odpowiednio dla K. S. , W. i M. S. (1). Dodatkowo wniosły również o wypłatę renty na rzecz małoletnich M. S. (1) i W. S. w kwotach po 1.250 zł dla każdej z nich od dnia 22 października 2008 r. do ukończenia przez nie 25-go roku życia.

W toku postępowania likwidacyjnego strona pozwana (...) S.A. pismem z 20 lipca 2012 r., doręczonym w dniu 23 lipca 2012 r. poinformowała o odmowie wypłaty odszkodowania, renty i zadośćuczynienia. W uzasadnieniu strona pozwana podniosła, że przewóz osób odbywał się na podstawie umowy najmu zawartej pomiędzy M. W. (2) a spółką (...) sp. z o.o. z dnia 9 września 2008 r., a tym samym przewóz był wykonywany odpłatnie. W myśl zaś tej umowy spółka (...) sp. z o.o. jako operator statku powietrznego była zobowiązana do posiadania stosownych uprawnień do wykonywania lotów handlowych, zapewnienia obsady statku powietrznego w załogę tj. pilota posiadającego odpowiednie uprawnienia oraz do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialność cywilnej. Ponadto ubezpieczenie obejmowało swym zakresem jedynie loty o charakterze niehandlowym. M. W. (2) jako użytkownik ww. statku powietrznego podjął się za wynagrodzeniem pilotażu statku powietrznego na rzecz jego operatora – przewoźnika, do którego nie był upoważniony na podstawie posiadanych uprawnień.

Spadek po zmarłym M. W. (2) nabyły z dobrodziejstwem inwentarza na podstawie testamentu holograficznego z dnia 23 stycznia 2004 r. żona M. W. (1), oraz córki J. W. i B. W. (1) po 1/3 części spadku każda. Postanowienie z dnia 12 stycznia 2009 r. uprawomocniło się z dniem 27 stycznia 2009 r.

W okresie od 1 września 2008 r. do dnia 30 września 2008 r. M. W. (2) wykonał w ramach umowy najmu (...), 9 godziny lotu. W zestawieniu lotów, przedłożonym na potrzeby rozliczenia, M. W. (2) wskazał loty podlegające rozliczeniu w ramach zawartej umowy najmu samolotu. W zestawieniu znajduje się lot do A.. Z polecenia wyjazdu służbowego wynika, że koszty podróży oszacowano wstępnie wg kosztów zakupu biletów lotniczych.

Spółka (...) sp. z o.o. w dacie wypadku zajmowała się głównie telewizją cyfrową kablową, satelitarną, naziemną i (...), a obecnie także działalnością związaną z oprogramowaniem .

14 października 2011 r. powódki złożyły w Sądzie Rejonowym w Zielonej Górze przeciwko pozwanym M. W. (1), J. W., (...) SA z siedzibą w W. wnioski o przeprowadzenie postępowania pojednawczego domagając się zapłaty solidarnie wskazanych kwot tytułem odszkodowania i zadośćuczynienia, a także renty na rzecz małoletnich powódek: na rzecz K. S. – odszkodowania w kwocie 330.000 zł i zadośćuczynienia w kwocie 100.000 zł; na rzecz małoletniej M. S. (1) – odszkodowania w kwocie 1.000.000 zł, zadośćuczynienia w kwocie 150.000 zł i renty w kwocie 1.250 zł miesięcznie; na rzecz małoletniej W. S. – odszkodowania w kwocie 270.000 zł, zadośćuczynienia w kwocie 150.000 zł i renty w kwocie 1.250 zł miesięcznie.

ZUS przyznał powódkom jednorazowe odszkodowanie w kwocie łącznej 67.277 zł, a także rentę rodzinną w związku z wypadkiem traktowanym na równi z wypadkiem przy pracy z dnia 22 października 2008 r. , w wyniku którego śmierć poniósł P. S.

W dniu 28 września 2009 r. przed Sądem Rejonowym w Zielonej Górze w sprawie (...) doszło do zawarcia ugody między powódkami a (...) sp. z o.o. z siedzibą w Z.. Tytułem uzupełniającego odszkodowania spółka (...) sp. z o.o. wypłaciła powódkom jednorazowo solidarnie kwotę 100.000 zł.

W sprawach, których przedmiotem są zobowiązania pozaumowne objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr (...) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (R. II), przepisy tego aktu należy stosować do zobowiązań wynikłych ze zdarzeń, które nastąpiły począwszy od dnia 11 stycznia 2009 r. Natomiast do zdarzeń, które miały miejsce w okresie poprzedzającym tę datę (co ma miejsce w rozpoznawanej sprawie) zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. z 1965 r. nr 46 poz. 290 ze zm.).

Art. 31 § 2 ustawy prawo prywatne międzynarodowe nakazuje stosować prawo państwa, którego strony są obywatelami i mają w nim miejsce zamieszkania. Stronami postępowania w rozpoznawanej sprawie są podmioty prawa polskiego, mające w Polsce miejsce zamieszkania lub siedzibę. Ten łącznik przesądza zatem o wyborze prawa polskiego jako właściwego.

Prawem właściwym dla oceny zgłoszonych w pozwie roszczeń jest zatem prawo polskie.

Przedmiotem oceny Sądu było, czy w sprawie zastosowanie mają przepisy konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w M. dnia 28 maja 1999 r. (Dz.Urz.U.E.L. 2001 nr 194, str.39), zwanej dalej Konwencją montrealską. Art. 1 ust. 1 Konwencji montrealskiej stanowi, że stosuje się ją do każdego międzynarodowego przewozu osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego. Konwencja montrealaska znajduje jednak zastosowanie wyłącznie pod warunkiem, że loty objęte są zakresem stosowania rozporządzenia nr (...), a więc przez „przewoźnika lotniczego” lub „przewoźnika lotniczego Wspólnoty” w rozumieniu przepisów tego rozporządzenia (tak też wyrok TS z dnia 3 listopada 2015 r. w sprawie E. F. / N. B. , (...).

W sprawie Sąd badał zatem, czy postępowanie to objęte jest zakresem stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr (...)z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.Urz.U.E.L. nr 285 , str. 1). Zgodnie bowiem z art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 rozporządzenie to wprowadza w życie odpowiednie postanowienia Konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozporządzenie to znajduje przy tym wyłącznie zastosowanie do „przewoźników lotniczych” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit a tego rozporządzenia tj. przedsiębiorstw transportu lotniczego z ważną licencją na działalność, a także do „przewoźników lotniczych Wspólnoty” w rozumieniu jego art. 2 ust. 1 lit b, czyli przewoźników lotniczych z ważną licencją na działalność, udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92. Sięgając zatem do przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.Urz.U.E.L nr 240 str. 1) (uchylonego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.Urz. UE.L nr 293 , s.3) z dniem 1 listopada 2008 r.), stwierdzić należy, że M. W. (2) nie był objęty zakresem pojęcia „przewoźnik lotniczy” w rozumieniu art. 2 ust.1 lit a rozporządzenia nr 2027/97, gdyż nie prowadził przedsiębiorstwa transportu lotniczego z ważną koncesją . Nie był również objęty zakresem pojęcia „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” w rozumieniu jego art.2 ust. 1 lit b, gdyż nie był przewoźnikiem lotniczym z ważną koncesją udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 2407/92. Dodać w tym miejscu należy, że także w rozumieniu rozporządzenia nr 2407/92 (art. 2 b i c tego rozporządzenia) - przewoźnikiem lotniczym jest przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności, z kolei licencja na prowadzenie działalności oznacza zezwolenie przyznane przez właściwe państwo członkowskie przedsiębiorstwu, zezwalające na prowadzenie odpłatnych przewozów lotniczych pasażerów, poczty i/lub ładunku, na warunkach określonych w licencji na prowadzenie działalności.

W sytuacji zatem, gdy M. W. (2) nie można było przypisać statusu przewoźnika lotniczego posiadającego ważną koncesję, system odpowiedzialności ustanowiony przez Konwencję montrealską nie mógł mieć zastosowania. Tym samym, zarzut przedawnienia roszczenia ze względu na treść art. 35 ust. 1 Konwencji montrealskiej zgodnie z którym prawo dochodzenia odszkodowania wygasa, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat, licząc od

dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany, okazał się nieuzasadniony.

W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości w sprawie odpowiedzialność M. W. (2) za skutki wypadku z dnia 22 października 2008 r., przy czym jako osoba eksploatująca samolot m-ki C. (...) o znakach (...) odpowiada on na zasadzie ryzyka za szkody wyrządzone przez ruch pilotowanego przez niego samolotu, a jednocześnie jako dowódca statku powietrznego odpowiada on na podstawie art. 415 k.c.

Zgodnie z art. 206 ust.1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. prawo lotnicze odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody. Art. 206 ust. 1 odsyła zatem do kodeksu cywilnego, który w art. 436 k.c. wyznacza zasady odpowiedzialności posiadacza pojazdu (mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody) z tytułu czynu niedozwolonego spowodowanego ruchem tego pojazdu. Jest to odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka, nie winy. Wyłączenie tej odpowiedzialności może nastąpić jedynie w razie zaistnienia jednej z przesłanek określonych w art. 435 k.c., co w rozpoznawanej sprawie nie miało miejsca.

Zgodnie z art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Odpowiedzialność przewidzianą w art. 435 k.c. ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 k.c.). Dla przypisania odpowiedzialności prowadzącemu zakład lub przedsiębiorstwo, pojazd którego odpowiedzialność konstruowana jest na zasadzie ryzyka, zbędne jest rozważanie, czy można mu przypisać zawinienie lub bezprawne zaniechania, a co za tym idzie odpowiedzialności tej nie wyłącza przeprowadzenie dowodu braku jego winy (tak SN w wyr. z 19 czerwca 2001 r., II UKN 424/00, OSN 2003, Nr 6, poz. 155 i w wyr. z 14 lutego 2002 r., I PKN 853/00, OSN 2002, Nr 18, poz. 4). W związku z odesłaniem do przepisów kodeksu cywilnego w prawie lotniczym, w sytuacji zderzenia statków powietrznych oraz tzw. przewozu z grzeszności odpowiedzialność przestaje być obiektywna (art. 436 § 2 w zw. z art. 435 § 1 k.c. oraz art. 206 ust. 1 pr. lot.). Następuje więc tu powrót do zasady winy.

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny regulują przepisy art. 206 i 207 prawa lotniczego. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która używała go w czasie spowodowania szkody (art. 207 ust. 2). Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu (art. 207 ust. 3). Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go bądź sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia (art. 207 ust. 4). Osobę wpisaną do rejestru statków jako użytkownika uważa się za osobę eksploatującą statek powietrzny i ponoszącą odpowiedzialność za szkodę, chyba że udowodni, że eksploatującą w danym czasie była inna osoba (art. 207 ust. 5).

Odpowiedzialność pozwanych M. W. (1), J. W. i B. W. (1) będących jednocześnie spadkobiercami sprawcy szkody tj. M. W. (2) za szkody spowodowane w związku z wypadkiem lotniczym w dniu 22 października 2008 r. wynika w szczególności z art. 922 § 1 k.c., zgodnie z którym prawa i obowiązki zmarłego przechodzą z chwilą jego śmierci na spadkobierców. Długi spadkowe to obowiązki, które musi wykonać spadkobierca, co jest konsekwencją wejścia w pozycję spadkodawcy. Do długów spadkowych wchodzi różnego rodzaju zobowiązania, w tym również powstałe na skutek deliktu (tak m.in. wyrok SA w Łodzi z dnia 2 sierpnia 2016 r., sygn. akt I ACa 137/16, wyrok SA w Białymstoku z dnia 2 czerwca 2017 r., sygn. akt I ACa 3/17). Przy czym wskazać należy, że odpowiedzialność spadkobierców w związku z przyjęciem przez nich spadku z dobrodziejstwem inwentarza winna zostać ograniczona w toku postępowania egzekucyjnego jedynie do wartości ustalonego w inwentarzu stanu czynnego spadku.

Odnosząc się do podniesionego przez stronę pozwaną tj. spadkobierców zmarłego M. W. (2) zarzutu braku po ich stronie legitymacji biernej, należy przyjąć, że jest on chybiony. Pracodawca sprawcy szkody, a więc spółka (...) sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za skutki zdarzenia. Nie znajdzie bowiem w sprawie zastosowania przepis art. 120 k.p. Jak wynika z akt osobowych M. W. (2) (umowa o pracę z dnia 1 sierpnia 2007 r. i świadectwo pracy z dnia 27 października 2008 r.) był on zatrudniony w spółce (...) sp. z o.o. w Z. w okresie od 1 sierpnia 2007 r. do 22 października 2008 r. na stanowisku pełnomocnika zarządu, a zatem nie sposób uznać, aby do jego obowiązków pracowniczych należał pilotaż samolotu najmowanego przez spółkę. Wbrew twierdzeniom pozwanych M. W. (1), J. W. i B. W. (1) nie można uznać, by zaistniałe zdarzenie pozostawało w normalnym, wewnętrznym –organizacyjnym związku przyczynowym z powierzonymi czynnościami, które M. W. (2) podjął na podstawie stosunku pracy w ramach wykonywanych zadań związanych z przedmiotem działalności zakładu. Spółka (...) sp. z o.o. w dacie wypadku zajmowała się bowiem głównie telewizją cyfrową kablową, satelitarną, naziemną i (...), a obecnie także działalnością związaną z oprogramowaniem.

W orzecznictwie, jak i w doktrynie ugruntowane jest stanowisko, zgodnie z którym obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przez pracownika osobie trzeciej nie obciąża zakładu pracy, gdy wyrządzenie tej szkody nastąpiło jedynie przy sposobności zatrudnienia w zakładzie pracy, tj. nie przy wykonywaniu powierzonych pracownikowi zadań w stosunku pracy (zob. np. uchwały Sądu Najwyższego (7) - zasady prawne: z 16 X 1976 r., III CZP 38/76 (OSN 1977, z. 6, poz. 76), z 12 VI 1996 r., III CZP 5/76 (OSN 1977, z. 4, poz. 61) oraz wyroki Sądu Najwyższego: z 30 V 1980 r., I CR 139/80, I CR 139/80 (OSPİKA 1981, z. 9, poz. 163), z 15 III 1976 r., IV CR 68/76 (OSN 1977, z. 1, poz. 12), z 19 II 1976 r., III PR 21/76 ((...) 1977, Nr 10, s. 68).

Pracownik wyrządza szkodę przy wykonywaniu swych obowiązków pracowniczych wówczas, gdy szkoda ta pozostaje w normalnym wewnętrznym-organizacyjnym funkcjonalnym związku przyczynowym z powierzonymi mu czynnościami, które podjął na podstawie stosunku pracy w ramach wykonywania zadań związanych z przedmiotem działalności tego zakładu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 1976 r., sygn. akt III PR 21/76).

Zatem M. W. (2) spowodował wypadek nie przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych, lecz przy sposobności zatrudnienia w ww. spółce, a co za tym idzie, spółka ta nie odpowiada za szkodę wyrządzoną tym wypadkiem. Nadto, lot z dnia 22 października 2008 r. nie był lotem wykonanym na zlecenie (...) sp. z o.o. w związku z zawartą w dniu 9 września 2008 r. umową najmu samolotu, w związku z tym nie sposób uznać, by wykonany był on w związku z jakimikolwiek obowiązkami pracowniczymi M. W. (2) w tej spółce.

W dniu 28 września 2009 r. przed Sądem Rejonowym w Zielonej Górze została zawarta ugoda między K. S., W. S. i M. S. (1) a (...) sp. z o.o. tj. pracodawcą M. W. (2), zgodnie z którą (...) sp. z o.o. w celu wyczerpania wszelkich ewentualnych roszczeń z tytułu wypadku skutkującego śmiercią P. S., a także w celu uchylecia wszelkich sporów mogących powstać, zobowiązała się do zapłaty jednorazowo solidarnie łącznie kwoty 100.000 zł na rzecz ww. powódek.

W myśl zaś art. 120 § 1 k.p. wobec osoby trzeciej poszkodowanej przez pracownika przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych obowiązany do naprawienia szkody jest zawsze i wyłącznie zakład pracy, niezależnie od tego, czy jego odpowiedzialność zasadza się na zasadach ogólnych, czy też podstawą tej odpowiedzialności są przepisy szczególnie modyfikujące lub ograniczające zasady odpowiedzialności (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 1976 r., sygn. akt III CZP 5/76). Zaznaczyć jednak należy, że przepis art. 120 § 1 k.p. znajduje zastosowanie jedynie w tych stanach faktycznych, w których przepisy prawa cywilnego łączą z wyrządzoną szkodą obowiązek jej naprawienia przez pracodawcę, a za szkodę tę byłby solidarnie z zakładem pracy odpowiedzialny pracownik (art. 415 i 441 § 1 k.c.). Wyłączenie odpowiedzialności pracownika na podstawie art. 120 § 1 k.p. nie znajdzie zastosowania w razie wyrządzenia szkody z winy umyślnej oraz przy okazji (sposobności) wykonywania obowiązków pracowniczych (tak wyrok SA w Białymstoku z dnia 27 listopada 2017 r. , IIIAPa 4/17). Taka też sytuacja zaistniała w rozpoznawanej sprawie, albowiem katastrofa lotnicza, której sprawcą był M. W. (2) miała miejsce przy sposobności wykonywania

przez niego obowiązków pracowniczych. Tym samym, zasada określona w art. 120 § 1 k.p. w przedmiotowej sprawie nie mogła mieć zastosowania.

Sąd rozważał również, czy zawarcie ugody pomiędzy K. S., W. S. i M. S. (1) a (...) sp. z o.o. ma wpływ na ocenę zasadności roszczeń dochodzonych w przedmiotowej sprawie przeciwko pozwanym.

Z chwilą zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej powstają stosunki prawne między ubezpieczonym i ubezpieczycielem, między ubezpieczonym sprawcą szkody i poszkodowanym oraz między ubezpieczycielem i poszkodowanym. Tworzą one zobowiązanie in solidum, określane niekiedy solidarnością przypadkową, bierną lub niewłaściwą (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1972 r., II CR 57/72, OSNCP 1972, nr 10, poz. 183 oraz uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 1974 r., zasada prawna, III CZP 75/73, OSNCP 1974, nr 7-8, poz. 123). Istota zobowiązania in solidum polega na tym, że dłużnicy z różnych tytułów prawnych zobowiązani są do spełnienia na rzecz tego samego wierzyciela identycznego świadczenia, z tym skutkiem, że spełnienie świadczenia przez jednego dłużnika zwalnia drugiego. W razie zobowiązania in solidum wynikającego z odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i sprawcy szkody, wierzytelność przeciwko drugiemu z wymienionych podmiotów wynika z przepisów o czynach niedozwolonych, przeciwko zaś zakładowi ubezpieczeń z istnienia stosunku ubezpieczenia między sprawcą szkody i ubezpieczycielem. Wspomniana ugoda z dnia 28 września 2009 r. zdaniem Sądu jest bez znaczenia dla oceny odpowiedzialności pozwanych z tego względu, że nie byli oni stroną tej ugody, a nadto z tego powodu, że zawarcie pomiędzy powódkami a (...) sp. z o.o. ugody wyczerpującej wszelkie ewentualne roszczenia z tytułu wypadku skutkującego śmiercią P. S., a także w celu uchylenia wszelkich sporów mogących powstać na tym tle, nie pozbawiło powódek możliwości skutecznego dochodzenia w niniejszej sprawie odszkodowania od podmiotów odpowiedzialnych na innej podstawie prawnej. W następstwie wykonania tej ugody nie doszło do wygaśnięcia roszczeń przysługujących powódkom wobec pozwanych, albowiem wykonanie tej ugody nie oznacza spełnienia świadczenia przysługującego powódkom według konstrukcji in solidum wobec ubezpieczyciela i sprawcy szkody (a w rozpoznawanej sprawie wobec jego spadkobierców).

Inną okolicznością, którą należało wziąć pod uwagę było to, że przedmiotowy wypadek został zakwalifikowany jako wypadek zrównany z wypadkiem przy pracy w myśl ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Zaznaczyć zatem trzeba, że okoliczność ta nie przesądza o obowiązkach odszkodowawczych pracodawcy, a tym bardziej innych podmiotów odpowiedzialnych za zaistniałą szkodę. Subsydiarny charakter odpowiedzialności pracodawcy wyraża się jednak w tym, że przy ustalaniu wysokości odszkodowania należnego na podstawie przepisów kodeksu cywilnego musi być brana pod uwagę wysokość otrzymanych świadczeń w tym jednorazowego odszkodowania z systemu ubezpieczeń społecznych. Poza tym, pracownik występując z takim powództwem, nie może w postępowaniu sądowym powołać się jedynie na fakt wypadku przy pracy, lecz musi wykazać wszystkie przesłanki: podać podstawę prawną cywilnej odpowiedzialności odszkodowawczej pracodawcy z tytułu czynu niedozwolonego, udowodnić szkodę i istnienie związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem (wypadkiem przy pracy) a powstaniem szkody (zob. wyrok SN z 7 stycznia 2010 r., II PK 132/09, niepubl.; wyrok SN z 20 stycznia 1998 r., II UKN 450/97, OSNP Nr 24/1998, poz. 720).

Rację ma strona powodowa, że M. W. (2) - jako pilot – dowódca samolotu (...) ponosi również odpowiedzialność na podstawie art. 415 k.c.

Z raportu Szwajcarskiej Komisji Badania Wypadków wynika, że pilot M. W. (2) utracił kontrolę nad samolotem podczas ostrego skrętu na niskiej wysokości nad ziemią, a następnie zderzył się z ziemią. Komisja jednocześnie opracowała czynniki, które stworzyły warunki do wypadku lub sprzyjały jego zaistnieniu wskazując, że sposób w jaki pilot radził sobie z awarią częściowo redundantną instalacją, nie zmniejszył awarii, ale ją pogorszył. Nadto komisja wskazała, że do zdarzenia przyczyniły się: nieuzasadniona świadomość obecnej sytuacji, która doprowadziła do tego, że pilot przekazał kontroli lotów swoją nazbyt optymistyczną ocenę sytuacji i nie ogłosił sytuacji awaryjnej, nieodpowiednie korzystanie z przyrządów nawigacyjnych, pilot nie był w posiadaniu jakichkolwiek kart podejścia dla alternatywnego lotniska w Z., nieodpowiednie zrozumienie wśród kontroli lotu znaczenia awarii i stanów wyjątkowych w samolotach jednosilnikowych pilotowanych przez jednego pilota w wymagających warunkach pogodowych,

relatywnie długi czas pomiędzy wystąpieniem usterek i rozpoczęcie podejścia, decyzja pilota, żeby zaproponować kontroli dużą prędkość podejścia, decyzja pilota, żeby przeprowadzić wymagający manewr samolotem, w oparciu o kontakt wzrokowy z ziemią w warunkach pogodowych wymagających lotu instrumentowego z pozycji niesprzyjającej podejściu, duża masa samolotu. Z przeprowadzonej w sprawie opinii biegłego z zakresu lotnictwa R. K. wynika, że przyczyna wypadku miała charakter bardzo złożony. W chwili startu samolot był sprawny i zdalny do lotu. Zaistniała zaś niesprawność miała charakter losowy i nie była wynikiem niewłaściwej obsługi. Natomiast główną przyczyną wypadku była awaria prądnicy nr 1, zaś przyczynami pośrednimi były brak możliwości wysunięcia klap, błędy pilota w użytkowaniu instalacji elektrycznej po zaistnieniu awarii, błędy pilota w wykorzystaniu urządzeń nawigacyjnych, brak na pokładzie papierowych kart podejścia dla planowanych lotnisk oraz decyzja pilota o wykonaniu lądowania z widzialnością ziemi przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Brak papierowych kart podejścia był w ocenie biegłego wynikiem niewłaściwego przygotowania do lotu przez pilota. Jednocześnie przyczynami sprzyjającymi wypadkowi była przekroczona masa startowa samolotu oraz brak przekazania kontroli lotów właściwej informacji o stanie statku powietrznego i jego możliwościach po wystąpieniu awarii.

Z raportu Szwajcarskiej Komisji Badania Wypadków i opinii biegłego R. K. wynika zatem, że istniały przyczyny pośrednie wypadku lotniczego, za które odpowiedzialność ponosi pilot M. W. (2). Pilot w trakcie lotu popełnił szereg błędów, które przyczyniły się do wypadku, odpowiada zatem w oparciu o art. 415 k.c. za skutki zaistniałego zdarzenia. Sąd podzielił wnioski zawarte w opinii biegłego z zakresu lotnictwa, albowiem żadna ze stron skutecznie nie podważyła trafności tych wniosków, a sama opinia sporządzona została w sposób fachowy i kompletny. Na uwagę zasługują w szczególności uwagi biegłego dotyczące przeszkolenia M. W. (2). Biegły zwrócił uwagę, że w dacie zdarzenia w Polsce pilot legitymujący się licencją (...) (L) mógł bez specjalnego przeszkolenia wykonywać loty na samolocie mieszczącym się swoimi parametrami w zakresie tej licencji. Ewentualne wymogi w zakresie przeszkolenia na typ statku powietrznego wynikały z wymagań zawartych w Instrukcji Użytkowania w Locie ((...)) lub wymagań przewoźnika. Z dokumentów zgromadzonych w sprawie wynika, że szkolenie takie zostało zrealizowane w sierpniu 2005 r. wg programu szkolenia Cirrus D. F. – trening przez R. F.. W ocenie biegłego wskazana w oświadczeniu liczba 8 godzin lotu jest typową ilością godzin przy przeszkoleniu na nowy typ, a biorąc pod uwagę zapisy książki (...) pilot's flight log and record ", można przypuszczać, że systemy nawigacyjne samolotu były wykorzystywane przez M. W. (2), a tym samym doskonalone umiejętności i wiedza pozyskana wcześniej w zakresie systemów nawigacyjnych i elektrycznych. Nie musiało to jednak zdaniem biegłego dotyczyć wykorzystania tych systemów w sytuacjach awaryjnych. Szwajcarska Komisja najprawdopodobniej nie dysponowała ww. oświadczeniem instruktora, stąd uwagi w jej raporcie. Biegły podkreślił, że na podstawie przebiegu zdarzenia nie można wprost wskazać, że kluczowym czynnikiem związanym z zaistnieniem wypadku była słaba znajomość (umiejętność) pilota w użytkowaniu samolotu, w tym nawigacyjnego systemu pokładowego i instalacji elektrycznej. Równie istotnym czynnikiem jest czynnik ludzki. Przy czym dotyczy to w szczególności zwiększenia prawdopodobieństwa popełniania błędów w złożonych sytuacjach w powietrzu, co miało miejsce w przedmiotowym zdarzeniu.

W przypadku odpowiedzialności strony pozwanej (...) S.A. w W. należy przyjąć, że ponosi ona odpowiedzialność za zaistniały wypadek w oparciu o art. 822 k.c. ze względu na zawartą z M. W. (2) umowę ubezpieczenia – w dniu katastrofy samolot Cirrus SR-22 był ubezpieczony w (...) SA – polisa nr (...).

Na podstawie upoważnienia ustawowego (art. 209 ust. 2 prawa lotniczego) dnia 30 kwietnia 2004 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. Nr 110, poz. 1168 z późn. zm.). Obowiązek ubezpieczenia dotyczył: 1. użytkowników statków powietrznych objętych obowiązkiem ubezpieczenia na podstawie rozporządzenia 785/2004 za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków; 2. przewoźników lotniczych za szkody wyrządzone w związku z przewozem lotniczym wykonywanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynającym się lub kończącym na tym terytorium lub w związku z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium albo w związku z wykonywaniem lotu tranzytowego w polskiej przestrzeni powietrznej; 3. przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem działalności lotniczej.

Wniosek o zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiący integralną część polisy nr (...), definiował przeznaczenie statku powietrznego samolotu (...) w następujący sposób: „loty prywatne, turystyczne i dyspozycyjne wykonywane na potrzeby firmy”. Ubezpieczenie to rozszerzone zostało o osoby biorące udział w locie (3 osoby). Suma gwarancyjna obejmująca ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego nie będącego przewoźnikiem lotniczym z zakresem odpowiedzialności wyłącznie wobec osób trzecich wynosi zgodnie z warunkami tej polisy (...) 000.000 SDR, a wobec osób biorących udział w locie – 250.000 SDR na jedną osobę.

Zgodnie z §1 ust.1 pkt 1 ww. rozporządzenia z dnia 30 kwietnia 2004 r., rozporządzenie to określa wymagania dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych objętych obowiązkiem ubezpieczenia na podstawie rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.Urz.UE L 138 z 30.04.2004), zwanego dalej "rozporządzeniem nr 785/2004", za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, a w szczególności zakres ubezpieczenia OC oraz termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Zgodnie z art. 3 pkt h rozporządzenia nr 785/2004 za osobę trzecią uznaje się jakąkolwiek osobę prawną lub fizyczną, wyłączając pasażerów i pełniących służbę zarówno członków załogi, jak i personelu pokładowego. Definicję podobną zawiera też § 2 pkt 3 ww. rozporządzenia z dnia 30 kwietnia 2004 r. Ubezpieczenie obejmuje zatem powodów, jako najbliższych członków rodziny P. S..

W okolicznościach sprawy nie sposób uznać, jak to wywodzi pozwany ubezpieczyciel, że M. W. (2) podjął się za wynagrodzeniem pilotażu statku powietrznego na rzecz operatora – przewoźnika, do czego nie był uprawniony na podstawie posiadanych uprawnień.

M. W. (2) w dniu 1 września 2008 r. zawarł z (...) sp. z o.o. umowę najmu samolotu m-ki C. (...) o nr rej. (...) ze wskazaniem, że samolot ten wykorzystywany będzie przez najemcę w celach podróży służbowych pracowników najemcy. Zgodnie z art. 41 ust. 1 prawa lotniczego sprzed nowelizacji z 2011 r., umowa o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania osobie innej niż jego właściciel lub inny użytkownik była ważna od dnia wykonania decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, akceptującej tę umowę w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego. Na właściciela statku powietrznego ciążył wobec tego obowiązek poinformowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego o fakcie udostępnienia samolotu innemu użytkownikowi w celu uzyskania decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu, akceptującej umowę najmu statku powietrznego w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego. Niedopełnienie tego obowiązku skutkowało nieważnością umowy ex lege (tak A. K. „O. za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego”, opubl. Lex 2014). W sprawie, co wynika z pisma Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 listopada 2011 r. M. W. (2) jako użytkownik statku powietrznego samolotu Cirrus SR-22 o znakach rozpoznawczych (...) (właścicielem była firma amerykańska (...)) zgłosił w Rejestrze Cywilnych S. Powietrznych ((...)) stały pobyt ww. samolotu. Samolot ten wpisano do ewidencji dnia 14 kwietnia 2008 r. pod poz. Nr (...). Zgodnie z §10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne oraz stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w RP (Dz.U. nr 94 poz. 916 ze zm.) zgłoszenie nie wymagało ujawnienia umów własności czy też ograniczonych praw rzeczowych dotyczących samolotu. Ponieważ zatem umowa najmu samolotu C. nie wymagała zgłoszeniu w trybie art. 41 ust. 1 prawa lotniczego sprzed nowelizacji z 2011 r., uznać ją należy za ważną.

Zgodnie z art.3 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. „operator statku powietrznego” oznacza osobę lub jednostkę niebędącą przewoźnikiem lotniczym, posiadającą ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym; osoba fizyczna lub prawna, na której imię statek powietrzny jest zarejestrowany jest uznawana za operatora, o ile osoba ta nie udowodni, że kto inny jest operatorem. Taka samą definicję zawarto w art. 3 lit. c rozporządzenia nr 785/2004. W § 2 umowy ustalono, że wynajem samolotu odbywać się będzie na poszczególne dni (loty) według potrzeb najemcy, po wcześniejszym zawiadomieniu wynajmującego z wyprzedzeniem co najmniej dwudniowym. Wynajmujący zobowiązał się w § 4 umowy do: zapewnienia dobrego stanu technicznego samolotu, zapewnienia odpowiedniej ilości paliwa, zapewnienia wszystkich niezbędnych pozwoleń

oraz pokrycia opłat związanych z lotem, w tym opłat za lądowanie, parkowanie i nawigację. Wbrew twierdzeniom pozwanego ubezpieczyciela, mimo zawarcia umowy najmu przedmiotowego samolotu, M. W. (2) był nadal zarówno osobą eksploatującą samolot, jak i jego operatorem, ponieważ pozostawał jego wyłącznym pilotem, a ponadto był osobą odpowiedzialną za przygotowanie maszyny i dokumentów związanych z lotami realizowanymi na zlecenie (...) sp. z o.o. Posiadał zatem, pomimo zawarcia umowy najmu samolotu, ciągłą, skuteczną dyspozycyjność operowania statkiem powietrznym. Rację ma przy tym strona powodowa, że pojęcie „użytkownika statku powietrznego”, w zakresie dotyczącym obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC, musi być rozpatrywane zgodnie z definicją „operatora statku powietrznego” zawartą w ww. rozporządzeniu nr 785/2004. Zatem ten, kto posiada ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym jest użytkownikiem statku powietrznego, na którym ciąży obowiązek ubezpieczenia OC i który ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych.

M. W. (2) zgodnie z powyższym obowiązkiem posiadał obowiązkowe ubezpieczenie użytkowników statków powietrznych w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń.

Niezależnie od powyższych ustaleń, Sąd podzielił stanowisko strony powodowej, że lot z dnia 22 października 2008 r. nie był wykonany w ramach umowy najmu z dnia 9 września 2008 r. a w stanie faktycznym sprawy brak jest jakichkolwiek podstaw do przyjęcia, by pomiędzy M. W. (2) a pasażerami tego lotu, czy pomiędzy M. W. (2) a (...) sp. z o.o. doszło do zawarcia umowy przewozu lotniczego.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 prawa lotniczego, w brzmieniu z daty zdarzenia, przewozem lotniczym jest przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wykonywany statkiem powietrznym odpłatnie. Zgodnie zaś z art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy.

Bez wątplenia M. W. (2) nie wykonywał lotu w dniu 22 października 2008 r. w ramach działalności swego przedsiębiorstwa, a ze strony ani pasażerów tego lotu, ani też spółki (...) sp. z o.o. nie doszło do zapłaty za jego realizację. Dowody zgromadzone w sprawie nie dały podstaw do przyjęcia, by za lot ten M. W. (2) pobrał jakiegokolwiek wynagrodzenie.

Z kolei sam fakt, że samolot był najmowany przez spółkę (...) sp. z o.o. nie świadczy o odpłatności konkretnego lotu. W ocenie Sądu (...) sp. z o.o. nie wynajęła samolotu na lot, który odbył się w dniu 22 października 2008 r. Z pisma (...) sp. z o.o. z dnia 18 października 2018 r. wynika bowiem, że spółka nie posiada dokumentu związanego ze zgłoszeniem potrzeby odbycia lotu w dniu 22 października 2008 r. Nadto, co wynika z zeznań powódki K. S., podróż służbowa P. S. w dniach 19 -22 października 2008 r. miała się odbyć liniami rejsowymi. Powyższe zeznania powódki potwierdza dokument prywatny w postaci polecenia wyjazdu służbowego nr 418/08, z którego wynika, że P. S. miał udać się do G. samolotem rejsowym, przy czym koszt takiego biletu oszacowano na kwotę 336 euro, doliczając również koszty dojazdu taksówką na lotnisko – 158 euro. Także z polecenia wyjazdu służbowego A. G. i J. G. wynika, że ich podróż służbowa w październiku 2008 r. miała odbyć się samolotem rejsowym (koszt biletu odpowiednio 400 euro, 595 euro). Także w poleceniu wyjazdu służbowego M. W. (2) w dniach 19 - 22 października 2008 r. wskazano koszty zakupu biletu samolotowego. (...) sp. z o.o. wskazał zatem jako środek transportu – samolot rejsowy, przeznaczając na ten cel wskazane w poleceniach wyjazdu sumy. Dodać w tym miejscu trzeba, że w sytuacji, gdyby polecenie wyjazdu służbowego obejmowało przelot samolotem objętym umową najmu, znalazłoby to odzwierciedlenie w poleceniach wyjazdu służbowego. Z polecenia wyjazdu służbowego J. M. i J. G. z dnia 29 września 2008 r. do B. wyraźnie wynika, że przelot odbywa się z M. W. a pod pozycją – „ bilet lotniczy” nie wpisano żadnych kosztów. Dodatkowo podkreślić należy, co wynika z zeznań świadka J. S., lot w dniu 22 października 2008 r. ostatecznie miał odbyć się na trasie G. –P., z międzylądowaniem w B., co oznacza, że M. W. (2) nie zgłosił wcześniej w P. konieczności przeprowadzenia odprawy granicznej. Potwierdza to zatem tezę, że lot w dniu 22 października 2008 r. był lotem niezaplanowanym wcześniej.

Pozwany ubezpieczyciel, wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 6 k.c. w zw. z art. 232 k.p.c., nie wykazał zatem, by przelot z dnia 22 października 2008 r. odbywał się odpłatnie.

Zgodzić się przy tym należy ze stanowiskiem pozwanego ubezpieczyciela, że M. W. (2) nie był uprawniony do pilotażu przedmiotowego statku za wynagrodzeniem. Wbrew twierdzeniom pozwanych M. W. (1), J. W. i B. W. (1) brak jest podstaw do uznania, że M. W. (2) w dniu 22 października 2008 r. posiadał ważną licencję pilota zawodowego. W tym dniu posiadał on ważną licencję pilota turystycznego – (...) (L), która zgodnie z rozdziałem drugim (ust. 2.6.1.6.) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz.U. z 2003 r. nr 165 poz. 1603 ze zm.), uchylonego z dniem 19 marca 2013 r., uprawniała do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu nieużywanego odpłatnie, z ograniczeniem do lotów dziennych (...), chyba że posiadał odpowiednie ważne uprawnienie, wymienione w ust. 2.6.1.5 pkt 3 lub 4.

Dowody zgromadzone w sprawie nie potwierdziły stawianej przez pozwanego ubezpieczyciela tezy, że lot z dnia 22 października 2008 r. wykonywany był odpłatnie. M. W. (2) nie można zatem stawiać zarzutu pilotowania statku powietrznego bez wymaganych uprawnień.

Zgodnie z § 6 ust. 3 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego niebędącego przewoźnikiem lotniczym obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby biorącej udział w locie, niebędącej członkiem załogi, jeżeli tylko zdarzenie, które je spowodowało, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. W §11 rozporządzenia określono natomiast, że minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego wykonującego loty niehandlowe przy użyciu statku powietrznego o maksymalnej masie nieprzekraczającej 2.700 kg w odniesieniu do każdego pojedynczego pasażera w ramach jednego lotu z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, wynosi równowartość w złotych kwoty 100.000 SDR.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić należy, że pozwany ubezpieczyciel w związku z zawartą umową obowiązkowego ubezpieczenia użytkowników statków powietrznych, rozszerzoną o odpowiedzialność wobec osób biorących udział w locie (3 osoby), ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane wypadkiem lotniczym z dnia 22 października 2008 r.

Pozwane M. W. (1), J. W. i B. W. (1) podniosły zarzut przedawnienia roszczeń powódek. Zarzut ten okazał się bezzasadny.

Zgodnie z art. 442¹ § 1 k.c. roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym ulega przedawnieniu z upływem lat trzech od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia. Jednakże termin ten nie może być dłuższy niż dziesięć lat od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Sąd podzielił pogląd prawny wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 października 2017 r. w sprawie V CSK 36/17 (Lex nr 2429631), że zgodnie z art. 442¹ § 1 k.c. nie chodzi o zdobycie przez poszkodowanego całkowicie pewnej wiedzy o dwóch podstawowych elementach współkształtujących odpowiedzialność odszkodowawczą, gdyż prowadziłyby do subiektywizacji tych przesłanek i oceniania ich wyłącznie z punktu widzenia stanu świadomości poszkodowanego, co jest w naszym systemie prawnym niedopuszczalne. Dlatego też przyjmuje się na ogół zgodnie, że bieg przedawnienia terminu liczonego a tempore scientiae, jak to ma miejsce w wypadku terminu z art. 442¹ § 1 k.c., rozpoczyna się od otrzymania przez poszkodowanego takich informacji, które, oceniając obiektywnie, pozwalają z wystarczającą dozą prawdopodobieństwa przypisać sprawstwo szkody konkretnemu podmiotowi.

Raport końcowy Szwajcarskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 2 lipca 2012 r. zatwierdzony został w dniu 9 sierpnia 2012 r. Termin przedawnienia roszczeń powódek liczyć zatem należy najwcześniej od dnia 2 lipca 2012 r., albowiem dopiero w dacie tej powódki dowiedziały się, że M. W. (2) ponosi odpowiedzialność za zaistniały wypadek samolotowy. Pozew w przedmiotowej sprawie wniesiony został w dniu 13 października 2014 r., a więc przed upływem terminu przedawnienia. Nadto rację ma strona powodowa, że z uwagi na złożenie przez powódki w dniu 14 października 2011 r. w Sądzie Rejonowym w Zielonej Górze wniosków o zawezwanie do próby ugodowej, doszło do

przerwania biegu przedawnienia wobec pozwanych zgodnie z art. 123 § 1 k.c. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie V CSK 274/13 (Lex nr 1460982), zawezwanie do próby ugodowej (art. 185 k.p.c.) może prowadzić do przerwania biegu przedawnienia roszczenia, jeżeli w treści wniosku w sposób jednoznaczny oznaczono przedmiot żądania i jego wysokość. Złożenie wniosku o przeprowadzenie posiedzenia pojednawczego jest bowiem także dochodzeniem roszczenia, skoro w ten sposób może być osiągnięty cel, jakemu służy dochodzenie roszczenia poprzez wniesienie pozwu. Skutek w postaci przerwy biegu przedawnienia następuje niezależnie od tego, czy ugoda została zawarta, a więc także wtedy, gdy postępowanie zakończyło się stwierdzeniem sądu, że do ugody nie doszło. We wnioskach złożonych przez powódki w dniu 13 października 2014 r. precyzyjnie określono przedmiot żądania i jego wysokość. Mimo błędnego oznaczenia solidarnej odpowiedzialności zawezwanych do próby ugodowej brak jest podstaw do uznania, że nie doszło do przerwania biegu przedawnienia roszczeń powódek.

W odpowiedzi na pozew pozwane M. W. (1), J. W. i B. W. (1) podniosły również, że powództwo pozostaje w sprzeczności z zasadami współzycia społecznego (art. 5 k.c.) „Zasady współzycia społecznego” w rozumieniu art. 5 k.c. są pojęciem pozostającym w nierozłącznym związku z całokształtem okoliczności danej sprawy i w takim całościowym ujęciu wyznaczają podstawy, granice i kierunki jej rozstrzygnięcia w wyjątkowych sytuacjach, które przepis ten ma na względzie. Dlatego dla zastosowania tego przepisu konieczna jest ocena całokształtu szczególnych okoliczności danego rozpatrywanego wypadku w ścisłym powiązaniu nadużycia prawa z konkretnym stanem faktycznym. Z tej też przyczyny w świetle art. 5 k.c. na podstawie zasad współzycia społecznego nie można formułować dyrektyw o charakterze ogólnym. Zasady współzycia społecznego mogą stanowić podstawę dokonania korektury w ocenie nietypowego przypadku, nie służą jednak do uogólnień w sytuacjach uznawanych za typowe (tak wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 listopada 1967 r. ,I PR 415/67 , OSP 1968,z.10 , poz.210). Na poparcie zarzutu naruszenia art. 5 k.c. pozwane wskazały jedynie okoliczność, że są osobami także mocno doświadczonymi przez los, albowiem podobnie jak powódki utraciły w wyniku zdarzenia najbliższą osobę, męża i ojca. Przy tak ogólnie skonstruowanym zarzucie Sąd uznał, że jest on bezzasadny. Odwołanie się do zasad współzycia społecznego oznacza odwołanie się do idei słuszności w prawie i do powszechnie uznawanych wartości w kulturze naszego społeczeństwa, a przez zasady współzycia społecznego należy rozumieć podstawowe zasady etycznego i uczciwego postępowania (por. m.in. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2001 r., I KKN 458/00, nie publ.). Zainicjowanie przez powódki procesu o zapłatę w okolicznościach rozpoznawanej sprawy, mimo że pozwanymi są także osoby najbliższe sprawcy wypadku, także skrzywdzone tym wypadkiem, nie zasługuje na negatywną ocenę. Brak podstaw do wnioskowania, by doszło ze strony powódek do nadużycia prawa, czy jakiegokolwiek naruszenia zasad uczciwego postępowania.

Mając powyższe na uwadze Sąd uznał, że roszczenia powódek (w zakresie odszkodowania, zadośćuczynienia i renty zgłoszone w oparciu o art. 446 § 3 k.c., art. 446 § 4 k.c., art. 446 § 2 k.c.) są usprawiedliwione wobec wszystkich pozwanych w zasadzie . Wydany w sprawie wyrok jest wyrokiem wstępnym w rozumieniu art. 318 k.p.c.

Apelację od powyższego wyroku wniosły pozwane: M. W. (1), J. W. i B. W. (1), zaskarżyły go w całości. Pozwane zarzucały rozstrzygnięciu:

- naruszenie art. 120 k.p. poprzez jego niezastosowanie w efekcie błędnego uznania, że pracodawca M. W. (2) - (...) Polska spółka nie ponosi odpowiedzialności za skutki zdarzenia, a po stronie pozwanych ad. 1, 2, 3 zachodzi legitymacja procesowa bierna;
- naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez nieprawidłową ocenę zebranych dowodów i sprzeczność istotnych ustaleń z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego przejawiającą się uznaniem, że szkoda nie obciąża zakładu pracy - (...) sp. z o.o., w którym zatrudniony był M. W. (2); poprzez uznanie, że do wypadku doszło nie przy wykonywaniu przez M. W. (2) obowiązków pracowniczych, lecz przy sposobności zatrudnienia w spółce (...) sp. z o.o.

Na wypadek nie uwzględnienia powyższych zarzutów powódki zarzucały naruszenie:

- art. 442¹ § 1 k.c. poprzez jego niezastosowanie w efekcie: błędnego przyjęcia, że termin przedawnienia roszczeń powódek winien być liczony od dnia 2 lipca 2012 r., podczas gdy strona powodowa dowiedziała się o „osobie obowiązanej do naprawienia szkody” w dniu 22 października 2008 r.; błędnego przyjęcia, że z uwagi na złożenie przez powódki w dniu 14 października 2011 r. w Sądzie Rejonowym w Zielonej Górze wniosków o zawiązanie do próby ugodowej doszło do przerwania biegu przedawnienia wobec pozwanych; nieuprawnionego przyjęcia, że mimo błędnego oznaczenia przez stronę powodową solidarnej odpowiedzialności zawiązanych do próby ugodowej pozwanych ad. 1,2,3 oraz zakładu ubezpieczeń doszło do przerwania biegu przedawnienia roszczeń powódek wobec pozwanych;
- art. 5 k.c. poprzez jego niezastosowanie w sprawie, w efekcie nieuzasadnionego przyjęcia, że ze strony powódek nie doszło do nadużycia prawa.

Wskazując na powyższe zarzuty pozwane ad. 1, 2 i 3 wniosły o zmianę zaskarżonego wyroku wstępnego w całości poprzez uznanie, że nie są usprawiedliwione w zasadzie: roszczenia powódki K. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę i odszkodowanie; roszczenia powódek M. S. (2) i W. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, odszkodowania i renty oraz o zasądzenie od każdej z powódek na rzecz pozwanych kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych bądź spisu kosztów przedłożonego na rozprawie, ewentualnie wniosły o uchylenie wyroku wstępnego w całości i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu sądowi orzeczenie o kosztach postępowania z uwzględnieniem kosztów za instancję odwoławczą.

Apelację od powyższego wyroku wniósł także pozwany (...) S.A. z siedzibą w W., zaskarżył go w całości. Pozwany zarzucał rozstrzygnięciu:

1. naruszenie prawa materialnego tj.:

- art. 822 k.c. w związku z umową obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych - polisa ZG (...), poprzez przyjęcie, że pozwany w ramach zawartej umowy ubezpieczenia ponosi odpowiedzialność za zdarzenie z dnia 22 października 2008 r.,
- art. 120 § 1 k.p. poprzez przyjęcie, że nie ma on zastosowania w sprawie, pomimo że lot samolotem (...) (...) w dniu 22 października 2008 r. z G. do Polski, z zaplanowanym międzylądowaniem w B., odbywał się w ramach podróży służbowej M. W. (2), który na podstawie umowy najmu z dnia 1 września 2008 r. był uprawniony do wykorzystywania samolotu (...) (...) w celach podróży służbowych pracowników (...) Sp. z o.o.,
- art. 430 k.c. poprzez jego pominięcie w sytuacji, gdy (...) Sp. z o.o. powierzyła M. W. (2) wykorzystywanie samolotu (...) (...) w celach podróży służbowych pracowników (...) Sp. z o.o., a jednocześnie M. W. (2) jako pracownik (...) Sp. z o.o. podlegał kierownictwu Spółki i zobowiązany był stosować się do jej wskazówek;
- art. 208 i art. 209 w związku z art. 2 pkt 13 ustawy 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2018 poz. 1183) poprzez przyjęcie, że M. W. (2) nie wykonywał przewozu lotniczego, w sytuacji gdy faktycznie M. W. (2) wykonywał lot, w którym przewoził pasażerów za wynagrodzeniem na podstawie umowy najmu samolotu marki C. (...), zawartej dnia 1 września 2008 r.,

2. naruszenie prawa procesowego tj. art. 233 k.p.c. poprzez:

- pominięcie faktu, że z umowy najmu samolotu marki C. (...) z dnia 1 września 2008 r. wynikało, że: przedmiot najmu będzie wykorzystywany przez (...) Sp. z o.o. w celach podróży służbowych pracowników najemcy; najemca zobowiązał się płacić wynajmującemu czynsz za godzinę użytkowania przedmiotu najmu,
- przyjęcie, że w dniu 22 października 2008 r. M. W. (2) wykonywał lot poza umową najmu z dnia 1 września 2008 r. i nie był to lot odpłatny,

- pominięcie zeznań świadka A. B. (1), który podał, że: wystawiane polecenia wyjazdu służbowego na delegacje zagraniczne służyły oszacowaniu kosztów wyjazdu; zdarzały się takie sytuacje, że w poleceniu wyjazdu służbowego były ujęte koszty podróży samolotu rejsowego, a podróż odbywała się samolotem M. W. (2); o tym kto i kiedy uda się w podróż służbową z M. W. (2) (samolotem (...)) decydowały potrzeby biznesowe; podróże z M. W. (2) (samolotem CIRRUS) zawsze były traktowane jako podróże służbowe,
- przyjęcie, że nie ma znaczenia, iż zdarzenie z dnia 22 października 2008 r. było wypadkiem zrównanym z wypadkiem przy pracy,
- pominięcie faktu, że M. W. (2) zawarł z pozwanym ad. 4 umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych - polisa ZG (...),
- pominięcie faktu, że M. W. (2) nie zawarł z pozwanym ad. 4 umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego,
- przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, a w szczególności w zakresie oceny, że zgromadzony materiał dowodowy wskazywał, że zdarzenie z dnia 22 października 2008 r. było objęte ochroną ubezpieczeniową wynikającą z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych - polisa ZG (...).

Wskazując na powyższe zarzuty pozwany ad. 4 wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku wstępnego i uznanie, że: roszczenia powódki K. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę i odszkodowanie; roszczenia powódki M. S. (1) o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, odszkodowania i renty; roszczenia powódki W. S. o zapłatę zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, odszkodowania i renty, nie są usprawiedliwione co do zasady, a także o zasądzenie od powodów na rzecz pozwanego ad. 4 kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Powódki wniosły o oddalenie apelacji wszystkich pozwanych oraz o zasądzenie solidarnie od pozwanych na ich rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny, zważył, co następuje:

Obie apelacje okazały się bezzasadne.

Ustalenia faktyczne sądu I instancji nie budzą wątpliwości i stąd Sąd Apelacyjny przyjmuje je za podstawę własnego rozstrzygnięcia.

Zostały one poczynione w oparciu o wszechstronne rozważenie całego zebranego w sprawie materiału dowodowego, którego ocena, przeprowadzona w pisemnym uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia, jest pełna, zgodna z zasadami logiki i doświadczenia życiowego.

Ustalenia te nie zostały w przekonujący sposób wzruszone w zarzutach o charakterze procesowym, podnoszonych w obu środkach zaskarżenia.

Sprowadzają się one bowiem do prezentowania przez apelujących własnych, korzystnych procesowo dla nich, wersji stanu faktycznego, opartych o odmienną ocenę mocy i wiarygodności poszczególnych elementów materiału dowodowego.

Nie jest to jednak wystarczające dla skutecznego postawienia sądowi orzekającemu zarzutów „błędnych ustaleń faktycznych”, „sprzeczności ustaleń faktycznych z materiałem dowodowym” czy też naruszenia art. 233 § 1 kpc.

W świetle ugruntowanego stanowiska judykatury do naruszenia tego przepisu mogłoby dojść tylko wówczas, gdyby skarżący wykazał uchybienie podstawowym regułom służącym ocenie wiarygodności i mocy poszczególnych

dowodów, tj. zasadom logicznego myślenia, doświadczenia życiowego i właściwego kojarzenia faktów (tak m.in. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 grudnia 2005 r. w spr. III CK 314/05, LEX nr 172176).

Podobnie, zarzut błędnych ustaleń faktycznych nie może polegać jedynie na zaprezentowaniu przez skarżącego stanu faktycznego, ustalonego przez niego na podstawie własnej oceny dowodów, choćby ocena ta również była logiczna i zgodna z doświadczeniem życiowym (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 stycznia 2005 r. w spr. IV CK 387/04, LEX nr 177263).

Jeżeli bowiem z materiału dowodowego sąd wyprowadził wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to taka ocena sądu nie narusza prawa do swobodnej oceny dowodów, choćby w równym stopniu, na podstawie tego samego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne (zob. np.. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2005r w spr. IV CK 122/05, LEX nr 187124).

Znaczna część zarzutów i wywodów obu apelacji opiera się na twierdzeniu, że w momencie wypadku samolotowego z dnia 22 października 2008r użytkownikiem (podmiotem eksploatującym) samolotu, odpowiedzialnym za szkody wynikające z przelotu, w rozumieniu przepisów art. 206 oraz art. 207 prawa lotniczego (oraz wchodzących w grę przepisów kodeksu cywilnego o odpowiedzialności za czyny niedozwolone), była spółka (...) sp. z o.o., a to na podstawie zawartej z M. W. (2) umowy najmu okazjonalnego z dnia 1 września 2008r.

Tymczasem w pisemnych motywach wyroku Sąd Okręgowy w sposób wyczerpujący i przekonująco wyjaśnił z jakich przyczyn dla odbywającego się krytycznego dnia lotu umowa ta nie znajdowała zastosowania.

Przedstawioną w tym przedmiocie przez sąd I instancji argumentację Sąd Apelacyjny w pełni akceptuje, czyniąc ją integralną częścią niniejszego uzasadnienia.

Odmienne stanowiska nie mogły uzasadniać takie okoliczności, jak uznanie zdarzenia za wypadek zrównany z wypadkiem przy pracy, czy też zawarcie przez (...) sp. z o.o. ugód z pokrzywdzonymi w katastrofie, na podstawie których wypłacono im określone świadczenia.

Poza sporem było przecie, że zarówno pilotujący statek powietrzny M. W. (2) oraz pasażerowie samolotu odbywali podróż służbową, a więc zastosowanie znajdował przepis art. 3 ust. 2 pkt. 1) ustawy z dnia 30 października 2002r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (ob. tekst jedn. Dz. U. 2019.1205).

Nie przesądzało to jednak, per se, o odpowiedzialności odszkodowawczej pracodawcy, na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych, za szkody wynikające z przedmiotowego lotu.

Z kolei zgoda (...) sp. z o.o. na wypłatę pewnych kwot do rąk poszkodowanych czy też ich rodzin, pozostawała bez znaczenia dla oceny poprawności ustaleń sądu w rozpoznawanej sprawie.

Mogła ona wynikać z faktu prowadzenia przez spółkę o światowym zasięgu określonej polityki, polegającej na unikaniu sporów sądowych w drażliwych sprawach związanych ze śmiercią pracowników, które mogą, niezależnie od rzeczywistej sytuacji prawnej spółki, rzutować negatywnie na jej wizerunek.

W każdym razie w sprawie brak jest jakiegokolwiek przekonującego dowodu, z którego możnaby wnioskować, że takie postępowanie spółki wynikało z faktu, iż uważała się ona za podmiot odpowiedzialny za skutki wypadku jako użytkownik samolotu, czy też zlecający przelot M. W. (2) w ramach jego obowiązków pracowniczych.

W konsekwencji nie doszło także do naruszenia wskazywanych w obu apelacjach przepisów prawa materialnego.

Z przyczyn, o których była mowa wyżej, to M. W. (2) w momencie wypadku był posiadaczem i użytkownikiem samolotu, w rozumieniu zarówno w/w przepisów prawa lotniczego, jak i kodeksu cywilnego, odpowiadającym za szkodę wynikającą z jego ruchu na podstawie art. 436 § 1 kc w zw. z art. 435 kc, a wobec pasażerów przewożonych z grzeczności (w tym ojca i męża powódek) na podstawie art. 436 § 2 zd. 2 kc w zw. z art. 415 kc.

Zaznaczyć należy, że wina pilota w doprowadzeniu do samego wypadku wynikała jednoznacznie zarówno z ustaleń komisji, badającej zdarzenie na terenie Szwajcarii, jak i z wniosków wydanej w sprawie opinii biegłego R. K..

W konsekwencji prawidłowo Sąd Okręgowy przyjął, że wypadek z 22 października 2008r. objęty był umową o odpowiedzialności cywilnej za jego skutki, zawartej między M. W. (2) a pozwanym zakładem ubezpieczeń w dniu 25 kwietnia 2008r.

Nie było bowiem jakichkolwiek przesłanek do przyjęcia, że w dacie wypadku czy to M. W. (2), czy też (...) sp. z o.o. realizowali przelot jako przewoźnik lub dokonywali, nie będąc do tego uprawnionymi, przewozu osób w rozumieniu przepisów art. 2 pkt. 13) i pkt. 16) prawa lotniczego.

Nie było też uzasadnienia do przyjęcia wyłącznej odpowiedzialności odszkodowawczej (...) sp. z o.o., jako pracodawcy M. W. (2), za skutki wypadku na podstawie przepisu art. 120 § 1 kodeksu pracy.

Nie ma bowiem dostatecznych podstaw do przyjęcia, że M. W. (2) doprowadził do wypadku przy wykonywaniu swoich obowiązków pracowniczych.

Na podstawie dostępnej dokumentacji, obrazującej jego status pracowniczy w (...) sp. z o.o. , nie sposób byłoby uznać, że do jego obowiązków pracowniczych należało pilotowanie statków powietrznych czy też dokonywanie przewozów lotniczych na rzecz pracodawcy, tym bardziej krytycznego dnia 22 października 2008r.

Odpowiedzialność odszkodowawcza co do zasady pozwanego (...) S.A. za skutki wypadku w stosunku do powódek wynika zatem z przepisu art. 822 § 1 i 4 kc.

Natomiast nie ulega wątpliwości, że obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym należy do długów spadku po M. W. (2).

Pozostałe pozwane ponoszą zatem odpowiedzialność odszkodowawczą co do zasady na podstawie przepisu art. 922 § 1 kc.

Wymaga przy tym jednak wyraźnego podkreślenia, że taka ocena prawna podstaw odpowiedzialności pozwanych nie ulegałaby zmianie także w przypadku przyjęcia, że krytyczny lot odbywał się przy zastosowaniu zawartej między M. W. (2) a (...) sp. z o.o. umowy „najmu” z dnia 1 września 2008r.

Jej rzeczywistą treść należy odtworzyć zgodnie z regułami wskazanymi w przepisie art. 65 § 2 kc.

Z zeznań świadka A. B., najbardziej miarodajnych w tym przedmiocie, wynika, że intencją stron tej umowy nie było objęcie przez (...) w posiadanie samolotu, przez jego „oddanie”, w rozumieniu art. 659 § 1 kc.

To w dalszym ciągu jedynie M. W. miał być jedynym dysponentem statku powietrznego, mającym prawo decydowania o jego przelotach.

Natomiast umowa tej treści była próbą znalezienia formuły prawnej, pozwalającej pracodawcy na zwrot kosztów używania przez pracownika własnego samolotu dla celów służbowych.

O ile bowiem na gruncie prawa polskiego istnieją przepisy pozwalające na refundowanie kosztów używania przez pracowników dla celów służbowych własnych pojazdów samochodowych i motocykli, to już brak adekwatnych uregulowań pozwalających na takie rozliczenia w przypadku samolotów.

Natomiast z tytułu użytkowania samolotu dla celów służbowych M. W. miał, zgodnie z intencjami stron umowy „najmu”, otrzymywać jedynie zwrot faktycznych kosztów jego eksploatacji (zob. zeznania św. A. B.), a nie jakieś dodatkowe korzyści finansowe, np. w postaci odrębnego wynagrodzenia.

Niezrozumiałe jest w tej sytuacji twierdzenia pozwanego zakładu ubezpieczeń, zgodnie z którym krytyczny lot był lotem „odpłatnym”.

Zatem także przy założeniu tego rodzaju hipotetycznego, a postulowanego przez skarżących stanu faktycznego, ocena prawna podstaw ich odpowiedzialności nie mogłaby ulec zmianie.

W dalszym ciągu nie byłoby bowiem podstaw do uznania, że to (...) sp. z o.o. była podmiotem odpowiedzialnym za szkodę na podstawie przepisów art. 206 i art. 207 prawa lotniczego, jako użytkownik samolotu.

Bezzasadny także okazał się zarzut apelacji pozwanych M., J. i B. W. naruszenia przepisu art. 442¹ § 1 kc, przez nieuwzględnienie podniesionego przez nich zarzutu przedawnienia.

Co prawda, sąd I instancji popadł w tym zakresie w pewną niekonsekwencję.

Z jednej bowiem strony założył, że uprawnione powódki dowiedziały się o osobie odpowiedzialnej za szkodę dopiero po zapoznaniu się z raportem Szwajcarskiej Komisji Badań Wypadków, co miało miejsce w lipcu 2012r., z drugiej strony natomiast powołał się na złożenie przeciwko wszystkim pozwany wniosku o zawiązanie do próby ugodowej, co nastąpiło w dniu 14 października 2011r.

Zgodzić należy się z apelującymi, że złożenie w 2011r. wezwań do ugodowego załatwienia sporu (art. 185 kpc) przeciwko wszystkim obecnym pozwany wskazuje, że już wówczas powódki miały wiedzę o osobach odpowiedzialnych za szkodę.

Niemniej, wbrew pogładowi skarżących, zarazem wezwania te z chwilą ich wpływu do sądu przerwały bieg przedawnienia objętych nimi roszczeń (identycznych z dochodzonymi w rozpoznawanej sprawie) na podstawie przepisu art. 123 § 1 pkt. 1) kc.

Sformułowana została w nich bowiem w sposób jednoznaczny podstawa faktyczna sporu oraz dokładnie określone roszczenia pieniężne z poszczególnych tytułów (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 14 lipca 2010r w spr. V CSK 30/10, LEX nr 852596 oraz z dnia 19 marca 2012r w spr. II PK 175/11, LEX nr 1164729).

Bez istotnego znaczenia jest natomiast okoliczność, że w wymienionych wezwaniach odpowiedzialność wspólna pozwanych określona została jako „solidarna”.

Istotne jest jedynie, że powodowie domagali się w ten sposób zaspokojenia roszczeń w całości przez każdego z pozwanych, co przecież wynika z istoty odpowiedzialności solidarnej (art. 366 kc).

Nie sposób byłoby też uznać, że, dochodząc roszczeń odszkodowawczych od spadkobierców M. W. (2), powódki nadużywają swojego prawa podmiotowego w rozumieniu przepisu art. 5 kc.

Nie jest w każdym razie ku temu wystarczające stwierdzenie, że także pozwane zostały pokrzywdzone poprzez utratę w wypadku męża i ojca.

Dodać można, że pozwany jako spadkobiercom sprawcy szkody nie grożą też w istocie żadne poważniejsze skutki finansowe przy uwzględnieniu dochodzonych pozwem roszczeń.

Należy bowiem wziąć pod uwagę, że wchodzi one także w prawa i obowiązki zmarłego związane z zawarciem przez niego umowy ubezpieczenia z pozwany (...) S.A.

W związku z tym w praktyce obowiązek zaspokojenia roszczeń odszkodowawczych powódek spoczywać będzie wyłącznie na zakładzie ubezpieczeń.

Z tych przyczyn na podstawie art. 385 kpc oraz powołanych wyżej przepisów prawa materialnego Sąd Apelacyjny orzekł jak w punkcie 1 sentencji wyroku.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono w punkcie 2 wyroku na podstawie przepisu art. 108 § 1 zd. 1 kpc.

Bogdan Wysocki Ewa Staniszewska Małgorzata Kaźmierczak